



Resumen periodístico OSITRAN
Lunes 09 de julio de 2012

OSITRAN

1.- AMPLIAR AV. GAMBETTA CONSTARÍA US\$ 100 MILLONES MÁS DE LO PREVISTO
Gestión - Página-14-Economía

EVALÚAN DOS ALTERNATIVAS PARA RESOLVER IMPASSES

Ampliar Av. Gambetta costaría US\$ 100 mls. más de lo previsto

—Ese monto, destinado a construir un túnel bajo la futura pista del aeropuerto, se añadiría a los US\$ 190 millones que costará la construcción de dicho viaducto hacia el puerto.

ELÍAS GARCÍA

egarcia@diariogestion.com.pe

Aunque las obras de ensanchamiento de la avenida Néstor Gambetta comenzaron hace más de un año, el Gobierno no ha resuelto, hasta ahora, un problema que estaba pendiente para viabilizar esa futura autopista, como es la interferencia que tendrá en su actual ruta de conexión de camiones con el puerto del Callao, y la futura segunda pista de aterrizaje del aeropuerto Jorge Chávez.

Así lo advirtió el Consejo de Usuarios de Aeropuertos de Ositran, y lo confirmó el presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Frank Boyle, quien indicó que, por fuentes extraoficiales, tiene conocimiento de que resolver esa interferencia o cruce de proyectos viales, hará mucho más costosa la ampliación de la avenida Gambetta.

La ampliación de la citada arteria está estimada en S/ 514 millones (US\$ 190 millones). No obstante, una alter-



Un 85% del tránsito por la avenida Gambetta es de camiones que van y vienen del puerto del Callao.

nes), y se estaría planteando como una solución definitiva al problema, anotó el presidente de la APN, quien dijo no conocer oficialmente cuál es la solución que plantea la región a la que el Gobierno encargó la obra.

Vale recordar que la APN ha aportado S/ 150 millones a este proyecto, con el aporte que recibió de DP World como inversión complementaria adicional (ICA), que ofreció esa empresa para la concesión del Muelle Sur.

El presidente de la autoridad portuaria señaló, no obstante, que hacer ese túnel tendría complicaciones, pues en esa parte del Callao el acuífero está a relativamente poca profundidad, pues se puede encontrar agua a menos de un metro de profundidad.

Otra alternativa sería modificar el trazo de la avenida para que no se cruce con la pista del aeropuerto, aunque esto demoraría mucho más la conclusión del viaducto (la cual está prevista para mayo del 2013). La demora en ese caso se daría porque hay grandes extensiones de terrenos privados que se tendrían que expropiar, y se tomaría varios años.

La región Callao y el concesionario evitaron pronunciarse.

Temen atraso de entrega de pista para aeropuerto

El plazo para entregar los terrenos totalmente saneados a LAF para construir la segunda pista del aeropuerto Jorge Chávez, vence este 13 de febrero, pero aún falta perfeccionar el mecanismo de compra de 1.3 millones de metros cuadrados donde se ubicaría esa obra, y en los próximos siete meses sería casi imposible completar esa expropiación de predios. Así lo indicó el Consejo de Usuarios de Aeropuertos de Ositran, que advirtió que el riesgo de no llegar a tiempo con el saneamiento de terrenos, es que el concesionario del aeropuerto, Lima Airport Partners, no estaría obligado a construir esa nueva pista de aterrizaje. Por esta razón, ese consejo consideró que se debería emitir una norma para acelerar las expropiaciones.

OPINIONES



Alberto Ego Aguirre
Pdte. del Comité de Puertos-CCL

“El túnel igual sería una salida temporal, falta una solución más integral, construir vías aéreas hacia el puerto solo para camiones”.



José Vicente Silva
Presidente de Asppor

“El Ejecutivo debe decidir por dónde pasará esta vía, la obra está atrasada, la congestión crece y la región no da cuentas a la APN”.

Túnel

Según información extraoficial, el construir ese túnel costaría entre US\$ 80 a US\$ 100 millones adicionales (es decir, el costo total se podría elevar a los US\$ 290 millo-





VÍAS FÉRREAS

2.- EN AGOSTO OPERARÁ CONEXIÓN DEL METROPOLITANO Y EL TREN ELÉCTRICO

El Comercio - A-8-Lima

Andina - Página Web-

El Metropolitano llegará en agosto a la estación Grau del tren eléctrico

El nuevo servicio se realizará con buses articulados que irán por la Av. Grau saliendo de la estación central.

A finales de agosto se pondrá en funcionamiento una ruta del Metropolitano que conectará la estación central de este servicio con la estación Miguel Grau del tren eléctrico, en Cercado, informó a El Comercio Oswaldo Plasencia, presidente de la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE).

SE PAGARÁ LO MISMO

INFRAESTRUCTURA

En el corredor de la Av. Grau no hay paraderos del Metropolitano. Por ello, la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico dijo que se hará un paradero provisional en la estación Grau para que los pasajeros desciendan y aborden por la puerta derecha del bus articulado.

MANTIENE HORARIO Y TARIFA
Los horarios (6 a.m. a 10 p.m.) y tarifas (S/1,5 general y S/0,75 preferencial) del servicio troncal del Metropolitano se mantendrán para la nueva ruta.

“Hemos coordinado con Pro Transporte para que el servicio de buses llegue hasta Grau y así beneficiar a los usuarios que, por ejemplo, quieren ir desde Naranjal hasta Villa El Salvador en menos de una hora”, agregó.

Esta información fue confirmada por el presidente de Pro Transporte, Juan Tapia. En declaraciones a Andina, el funcionario dijo que la interconexión se hará utilizando los buses articulados que recorrerán la Av. Grau hasta llegar a un paradero en la estación del tren de esta avenida.

Plasencia sostuvo que la prolongación es parte de las prue-

bas para evaluar las mejoras al servicio. “Se trata de la primera etapa de integración física, en la que se debe evaluar qué demanda tiene la ruta y si es necesario construir infraestructura adicional”, añadió el funcionario.

Sistema de pago

El sistema de pago para el nuevo servicio será diferenciado (cada uno emplea su tarjeta). Sin embargo, Juan Tapia detalló que a más tardar en un mes se dará la buena pro a la empresa que realizará los estudios técnicos para determinar la tecnología a utilizar en la integración de los sistemas de pago. El presidente de Pro Transporte agregó que los estudios tomarán de 3 a 4 meses.





OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

RESUMEN PERIODÍSTICO

Permitirá unir Lima Norte y Lima Sur hasta Villa El Salvador

08:52 **Conexión entre El Metropolitano y el Tren Eléctrico operará a fines de agosto**

Lima, jul. 08 (ANDINA). A fines de agosto próximo entrará en servicio la ruta de conexión entre el Metropolitano y el Tren Eléctrico, que permitirá unir Lima Norte y Lima Sur hasta Villa El Salvador, anunció hoy el presidente del directorio de Protransporte, Juan Tapia Grillo.



La conexión entre el Tren Eléctrico y El Metropolitano será pronto una realidad. Foto:ANDINA/archivo

En diálogo con la agencia Andina, el funcionario municipal precisó que este nuevo servicio permitirá llegar con buses articulados desde la estación Naranjal, en Independencia, pasando por la Estación Central, y llegar a la estación Miguel Grau del Metro de Lima.

“Esperamos que antes del 30 de agosto lo tengamos operando, porque ya se han realizado con éxito las pruebas en vacío con los buses articulados”, manifestó.

Explicó que el recorrido de los buses articulados no concluirá en la citada estación del Tren Eléctrico, sino que continuará por las primeras cuadras de la avenida Aviación en La Victoria.

Esta ruta llegará hasta el centro comercial Parques del Agustino, ubicado en el ex cuartel La Pólvora en el distrito de El Agustino, donde los buses darán la vuelta y retornarán a la Estación Central.

Precisó que el horario de este primer servicio articulador entre ambos sistemas masivos de transporte será el mismo que el ofrecido actualmente por el servicio regular de El Metropolitano, de 06.00 a 21.50 horas.

En vista que no hay estaciones de El Metropolitano en ese trayecto, los pasajeros subirán y bajarán por las puertas ubicadas al lado derecho de los buses, como ocurre con los vehículos convencionales de transporte público, anotó.

Tarifa integrada

En cuanto a la posibilidad de integrar el cobro de la tarifa de ambos sistemas de transporte de pasajeros con el uso de una sola tarjeta, Tapia Grillo adelantó que en tres o cuatro semanas se adjudicará la buena pro al ganador de la licitación para realizar los estudios técnicos que permitan tener un solo medio de pago.

“Dicho estudio, que demandará un plazo aproximado de tres meses, determinará la mejor tecnología que se utilizará para lograr la integración de ambos sistemas”, manifestó.

Sostuvo que si bien los sistemas que utilizan actualmente El Metropolitano y el Tren Eléctrico son los mismos, se requiere una mayor capacidad de memoria de la tarjeta que integrará ambos mecanismos de cobro.

El titular de Protransporte destacó que la tecnología a utilizarse para el cobro integrado servirá no solo para viajar en ambos medios de transporte masivo, sino también en los buses de las empresas que prestarán servicio en los corredores complementarios desde el 2013.

“De esta manera, la población podrá beneficiarse con un sistema integrado de transporte en el que solo utilizará un medio de pago electrónico”, enfatizó.





AEROPUERTOS

3.- Más fusiones de aerolíneas cruzan fronteras
Dia1 - Página-34-The Wall Street Journal Americas

Más fusiones de aerolíneas cruzan fronteras

De ser exitosa, la combinación de LAN y TAM podría animar a otras compañías a seguir sus pasos

POR DANIEL MICHAELS
Y SUSAN CAREY

LATAM AIRLINES Group SA, una combinación de la brasileña TAM SA y la chilena LAN Airlines SA, se une a un creciente club de aerolíneas que han atravesado una maraña de regulaciones para fusionarse más allá de las fronteras, un paso con el que buscan ganar peso pero que podría dificultar la reducción de costos.

Las aerolíneas están estrictamente reguladas por una red global de tratados de aviación que especifican la nacionalidad de cada empresa. En el pasado, esas reglas frustraban a menudo las fusiones internacionales. Sin embargo, los altos precios del petróleo y la incertidumbre económica están conduciendo a las compañías aéreas a perseguir enérgicamente los beneficios que la consolidación global ha llevado a otras industrias.

Latam y otras aerolíneas están utilizando complejas empresas holding y filiales en países vecinos en un intento por eludir los obstáculos de regulación de una combinación directa. Tales medidas permiten a las compañías poner en marcha fusiones que antes se consideraban imposibles.

El nuevo gigante latinoamericano "es una de las más ambiciosas fusiones transfronterizas", dice Tony Tyler, director general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés). "Si la estructura funciona, estoy seguro de que otros la examinarán detenidamente".

El primer vínculo transfronterizo importante fue el que nació con la compra de KLM Royal Dutch Airlines, de Holanda, por parte de la francesa Air France en el 2004. Más tarde, la alemana Deutsche Lufthansa AG adquirió la suiza Swiss International Air Lines y luego tuvieron lugar otros acuer-



La chilena LAN y la brasileña TAM lograron eludir la maraña de regulaciones de ambos países para fusionarse y crear un gigante latinoamericano.

dos dentro de la Unión Europea, donde la desregulación allanó el camino. En Asia, la aerolínea de bajos precios malasia AirAsia Bhd. se expandió desde cero abriendo subsidiarias en Tailandia, Indonesia y Filipinas, que controla solo de manera parcial. El enfoque ya había demostrado ser exitoso para LAN en Sudamérica.

En Estados Unidos, las compañías han evitado probar las regulaciones internacionales y se han expandido mediante la compra de rivales nacionales. El mercado estadounidense es tan grande que las recientemente ampliadas United Continental Holdings Inc., Delta Air Lines Inc. y Southwest Airlines Co. están entre las aero-

líneas más grandes del mundo. Para las conexiones internacionales, las empresas de EE.UU. recurren a alianzas que no tocan la propiedad.

KLM ya había intentado muchas alianzas cuando aceptó ser adquirida por Air France. Debido a que pocos países aceptarían una aerolínea holandesa controlada desde París, las dos mantuvieron las operaciones por separado. Los gerentes se concentraron inicialmente en aumentar los ingresos de la red ampliada del dúo y dilataron los dolorosos ahorros de costos, y ahora dicen que probablemente esperaron demasiado tiempo.

"Las culturas eran muy dife-

rentes", explica Leo Van Wijk, vicepresidente ejecutivo de Air France-KLM. "Así que decidimos que ir por una integración de inmediato no era realmente sabio. Nos concentramos en cosas que tendrían mayor impacto y que cambiarían menos la estructura", añade. "El problema fue que tuvimos éxito al principio y la sinergia de ingresos fue tan grande y tan rápida" que economizar no era una prioridad.

Sin embargo, los aumentos de ingresos de la combinación impulsaron a imitadores, entre ellos la británica British Airways y la española Iberia, que se fusionaron en 2011 para formar International Consolidated Airlines Group

SA (IAG). Willie Walsh, su presidente ejecutivo de IAG ha intentado desde el principio concentrarse más en la integración y las sinergias de costos que Air France-KLM, pese a que British Airways e Iberia también operan por separado.

Al igual que las europeas, Latam intenta mantener sus operaciones aparte. Algunos expertos sugieren que las marcas, tripulaciones y flotas paralelas podrían detener las ganancias en eficiencia.

Sin embargo, Enrique Cueto presidente ejecutivo de Latam dice que LAN y TAM ya eran eficientes. A diferencia de las europeas, "estamos empezando con un nivel de costos razonable" afirma. "Latam espera ahorrar algo de dinero mediante la fusión pero la gran recompensa estará en el lado de los ingresos", añade "Seremos capaces de llenar mejor los aviones en todas las rutas porque vamos a ser alimentados por la otra red".

Durante la última década, LAN compensó su pequeño mercado interno en Chile abriendo filiales en el Perú, Colombia, Ecuador y Argentina. Esa estrategia creó una mayor complejidad regulatoria, admite Cueto. Pero LAN está obteniendo beneficios, como el hecho de tener un centro de conexiones en Lima y la capacidad de intercambiar pilotos peruanos y chilenos en vuelos hacia y desde Miami, una eficiencia alguna vez vedada.

En cambio, Brasil, el mayor mercado aéreo de Sudamérica no estaba tan maduro para una filial, debido a las estrictas restricciones a la propiedad extranjera. Por lo tanto, Cueto se fijó en aerolíneas brasileñas en operación.

"TAM tiene 49% del mercado nacional y 100% del negocio internacional", dice. "Mejor fusionarse con ellos".





OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

RESUMEN PERIODÍSTICO

4.-Plus kids

Día1 - Página-13-Al Día



> **Solicitante:** Iberia Líneas Aéreas de España sociedad anónima operadora

> **Fecha:** 28/6/2012

> **Signo solicitado:** Iberia Plus Kids

> **Registros:** La empresa podría lanzar en nuestro país esta tarjeta que brinda a niños de entre 2 y 11 años todos los beneficios de su programa de fidelidad.

